

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada BAB IV dengan tujuan penelitian untuk mengetahui kontribusi tata guna lahan pendidikan non-formal terhadap tingkat pelayanan lalu lintas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil analisis model integrasi tata guna lahan - jaringan jalan, kontribusi tata guna lahan pendidikan non-formal terhadap tingkat pelayanan jalan pada koridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso adalah 4,01% tiap jamnya, dengan jumlah rata-rata volume arus kendaraan = 77,37 Skr/jam. Kontribusi tertinggi berada pada pukul 16.00-17.00 dengan jumlah arus kendaraan = 126,94 Skr/jam atau memberikan kontribusi sebesar 5,64%. Sedangkan kontribusi terendah berada pada pukul 20.00-21.00 dengan jumlah arus kendaraan = 47,00 Skr/jam atau memberikan kontribusi sebesar 2,56%. Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa tata guna lahan pendidikan non-formal berkontribusi terhadap tingkat pelayanan jalan pada koridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso.
2. Berdasarkan hasil analisis skenario dalam penentuan alternatif penyelesaian permasalahan terkait upaya perbaikan tingkat pelayanan jalan, alternatif terbaik adalah alternatif III yaitu upaya perbaikan tingkat pelayanan jalan dengan rekayasa lalu lintas dengan penurunan nilai VC Rasio rata-rata 0,195 pada tiap jamnya atau 19,97% pada tiap jamnya. Berdasarkan hasil analisis, penerapan alternatif III pada upaya perbaikan tingkat pelayanan jalan menurunkan tingginya nilai VC Rasio seperti LOS E (0,97) pada pukul 10.00-11.00, menjadi LOS D (0,77) dengan penurunan nilai VC Rasio = 0,20 atau 20,59%.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terkait dengan hasil penelitian pengkaji adalah sebagai berikut.

1. Penelitian selanjutnya

Penelitian yang dilakukan pengkaji hanya berfokus pada kontribusi tata guna lahan pendidikan non-formal terhadap tingkat pelayanan jalan koridor jalan utama, dengan pendekatan model integrasi tata guna lahan - jaringan jalan. Usulan untuk penelitian selanjutnya didasarkan pada temuan, kelemahan atau kekurangan serta

hal-hal yang tidak diteliti pada penelitian yang pengkaji lakukan, adapun beberapa usulan penelitian selanjutnya adalah sebagai berikut.

- a. Penelitian sejenis dengan menggunakan variabel, pendekatan, metode dan lokasi studi berbeda yang belum pengkaji gunakan dengan karakteristik guna lahan yang sama. Seperti kampung inggris di Bandung dan Jogja.
 - b. Penelitian sejenis pada lokasi yang sama dengan mempertimbangkan *secondary movement* atau pergerakan sekunder. Karena pada kajian peneliti, peneliti hanya menghitung *primary movement* atau pergerakan utama yang berupa kursus atau belajar. Contoh dari *secondary movement* seperti penelitian terkait perilaku pergerakan murid selain belajar (rekreasi, belanja dan lain-lain).
 - c. Penelitian sejenis pada lokasi yang sama dengan mempertimbangkan *multiplier effect* adanya kampung inggris. Seperti pengaruh adanya kampung inggris terhadap perkembangan tata guna lahan perdagangan dan jasa. (karena berdasarkan hasil kajian, tata guna lahan perdagangan dan jasa yang memiliki nilai bangkitan-tarikan terbesar).
2. Bagi instansi atau pemerintahan terkait seperti BAPPEDA, Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum, hasil dari penelitian yang dilakukan pengkaji dapat digunakan sebagai bentuk inputan atau data mengenai kondisi eksisting dari karakteristik lalu lintas, karakteristik tata guna lahan pada wilayah studi, kebutuhan akan perencanaan jalan dan kondisi tingkat pelayanan pada jalan utama. Berikut saran dan rekomendasi yang dipaparkan penulis untuk pemerintah setempat.

A. BAPPEDA

Bagi instansi BAPPEDA, penataan pola penggunaan lahan terutama yang diatur dalam peraturan zonasi sangat diperlukan. Peraturan zonasi yang diperdakan bersama RDTRK Wilayah Perkotaan Pare diharapkan dalam membatasi pola penggunaan lahan yang tidak terkontrol. Hal ini dapat dilihat dari perubahan fungsi lahan yang terjadi. Dengan adanya peraturan zonasi juga dapat diimplikasikan terhadap model tata guna lahan yang peneliti kaji, sehingga dapat diketahui bangkitan-tarikan yang dihasilkan guna lahan pada masa yang akan datang mengacu pada peraturan zonasi.

B. Dinas PUPR

Bagi instansi Dinas PUPR, penataan jalur pedestrian, perbaikan saluran drainase tertutup dan pelebaran lebar jalan dikoridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso sangat diperlukan. Penambahan lebar jalan dikoridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso berdasarkan hasil rekomendasi peneliti adalah guna peningkatan kapasitas jalan, sehingga terjadi perbaikan tingkat pelayanan jalan pada wilayah studi dan permasalahan kemacetan dikoridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso dapat berkurang.

C. Dinas Perhubungan

Bagi instansi Dinas Perhubungan, pemasangan rambu pembatasan jenis kendaraan, marka jalan untuk jalur khusus sepeda dan penyebrangan pejalan kaki, serta pembangunan halte pada titik tertentu sangat diperlukan. Hal ini guna mengurangi volume lalu lintas yang melalui dikoridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso yang sudah membebani kapasitas serta mengurangi hambatan samping dari sepeda.

D. Pemerintah Daerah

Bagi instansi Pemerintah Daerah, diharapkan dapat memberikan informasi dan himbauan kepada masyarakat terutama bagi pedagang kaki lima yang berjualan di pedestrian koridor jalan utama Jl. Brawijaya - Jl. Yos Sudarso. Hal ini bertujuan agar terciptanya jalur pedestrian yang berfungsi sebagaimana mestinya untuk jalur pejalan kaki. Sehingga, hambatan samping dari pejalan kaki pada kapasitas jalan dapat berkurang.

Sehingga diharapkan bentuk kebijakan yang dapat dilakukan oleh instansi terkait untuk perbaikan kondisi pada wilayah studi mengacu pada hasil kajian juga dapat dipertimbangkan sebagai data input atau analisis terkait perencanaan dokumen tata ruang, terutama terkait dengan tata guna lahan pendidikan non-formal dan tingkat pelayanan jalan.

3. Bagi masyarakat diharapkan dapat mendukung segala bentuk peraturan atau kebijakan yang pemerintah dan instansi terkait terapkan dalam upaya mengurangi permasalahan lalu lintas (kemacetan), kebutuhan sarana prasarana jalan.

Halaman ini sengaja dikosongkan